

2022年業績報告

2023年3月9日

前瞻性陳述

本公布內部分陳述可被視為前瞻性陳述。此等前瞻性陳述包含已知及未知的風險、不明朗情況及其他因素，而這些風險、不明朗情況及其他因素有機會導致公司的實際表現、財務狀況或業績與此等前瞻性陳述所隱含的任何日後表現、財務狀況或業績存在重大差異。

2022年業績報告

業務回顧

財務業績

展望

業務回顧



2022年摘要

企業策略

- 確定了10個承諾及35項關鍵績效指標
- 承諾訂立2030年科學基礎減碳目標，務求在2050年實現碳中和

香港經常性業務

- 乘客量受到第五波疫情的不利影響，在下半年逐漸回升
- 列車按照編定班次行走和乘客車程準時程度維持於99.9%
- 東鐵綫過海段通車
- 三列全新八卡列車（Q車）已投入服務

物業發展

- 物業發展利潤主要來自LP10、晉環和揚海
- 已批出百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目

新項目

- 已與政府簽訂小蠔灣站及東涌綫延綫的項目協議
- 屯門南延綫及古洞站鐵路方案已獲批
- 洪水橋站鐵路方案已刊憲

香港以外的業務

- 伊利沙伯綫的中央營運段通車
- 北京地鐵十六號綫南段投入服務
- Mälartåg區域交通服務涵蓋Upptåget鐵路綫
- 對深圳地鐵四號綫作出減值撥備

過境客運全面恢復

- 隨著過境口岸重新開放，落馬洲支線及高速鐵路（香港段）相繼已於2023年1月8日及1月15日重新投入服務。羅湖站亦於2023年2月6日重新投入服務
- 過境服務及高速鐵路（香港段）於2023年1月內的日均乘客量分別為25,000人次及15,600人次，分別恢復至疫情前的8%及28%
- 受惠於社交距離措施續漸放寬、過境服務及高鐵服務重新投入服務。一月份周日平均乘客量增至超過500萬人次，恢復至疫情前的87%。亦較2022年上半年和2022年下半年的66%和86%進一步復甦
- 進一步的客流量的復甦，將取決於整體經濟發展、遊客復甦的速度、旅遊模式的變化等因素



高速鐵路(香港段)重新投入服務

2022年開通的新綫路

2022年開通的新綫路



東鐵綫過海段於2022年5月投入服務



伊利沙伯綫中央營運段於2022年5月投入服務



北京地鐵十六號綫南段於2022年12月投入服務

持續資產更新



新Q車

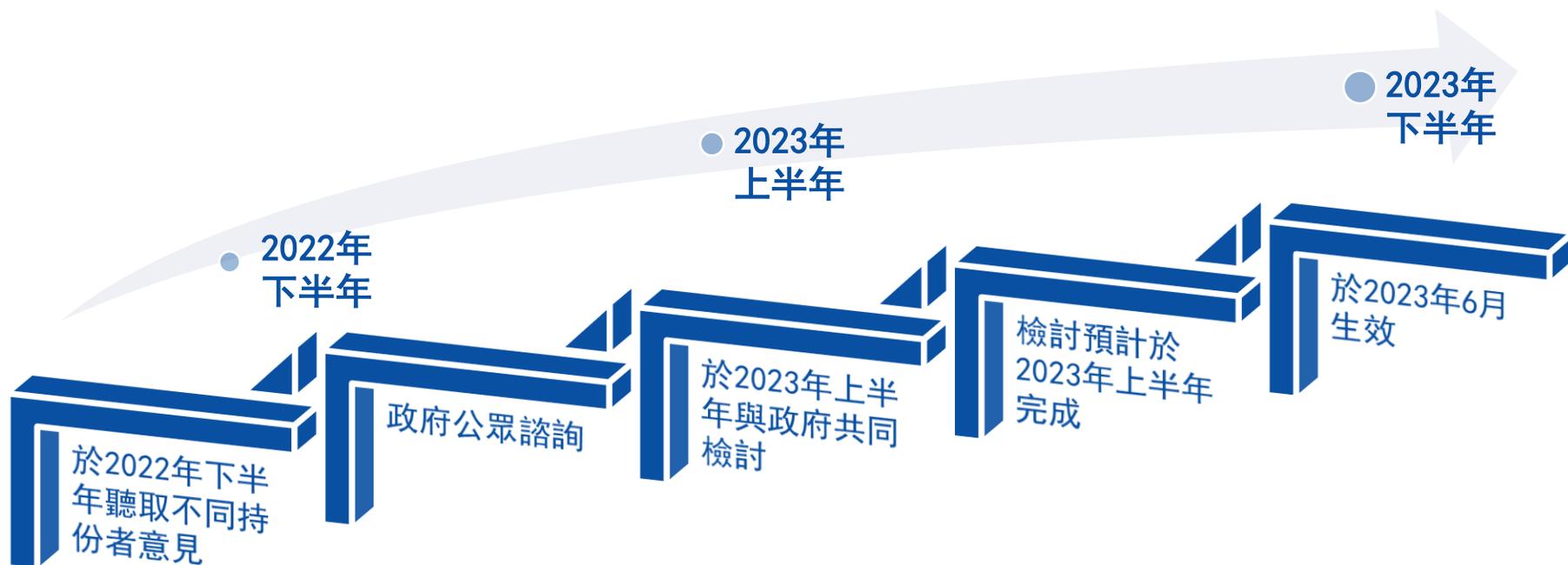
- 在港島綫、將軍澳綫、觀塘綫及荃灣綫的現有信號系統更換的工程於2022年繼續進行
- 對鐵路資產及維修管理進行全面檢討

- 截至2022年12月，三列全新八卡列車（Q車）投入服務
- 截至2022年12月，公司訂購的93列全新八卡重鐵列車中有19列已運抵香港，將於未來數年分階段投入客運服務



新設施

正在進行票價調整機制檢討



在不同持份者之間取得平衡

兩個新商場將於2023年開業



The Wai 圍方藝術模擬圖

大圍站「The Wai 圍方」

- 總樓面面積：60,620 平方米
- 層數：4
- 逾150家商戶
- 預計於2023年夏季開業

黃竹坑站「THE SOUTHSIDE」

- 總樓面面積：47,000 平方米
- 層數：5
- 預計於2023年第4季開業



THE SOUTHSIDE商場藝術模擬圖

兩個新商場將為現有零售物業組合增加近30%總樓面面積

小蠔灣物業發展



小蠔灣：術模擬圖

- 完成了小蠔灣車廠用地的換地文件，並已於2022年支付地價
- 項目將結合可持續發展理念，並融合了多種自然元素、低碳措施及環保功能
- 視乎市場情況而定，預期在未來12個月左右為小蠔灣項目第一期和第二期進行招標
- 小蠔灣車站建造工程預計於2023年展開，於2030年竣工

私人發展總樓面面積：860,500 平方米

- 住宅：826,000平方米（~10,720 單位）
- 商業：34,500平方米

發展週期：2022–2039

- 第1期預計最快2030年落成：2030
(視乎招標進度)



東涌綫延綫



東涌東站

- 2023年2月28日，公司與政府簽署東涌綫延綫的項目協議
- 項目會以鐵路加物業模式發展，相關總樓面面積為約63萬平方米（住宅：約46萬平方米；商業：約6萬平方米；寫字樓：約11萬平方米）
- 地價總額評定基準為該發展用地在計入鐵路的存在因素後的市值減去下調金額

註：不包括機場鐵路掉頭隧道延展段

MTR Corporation Limited 香港鐵路有限公司

新站名：

東涌東站
東涌西站

長度：

1.3公里

預計建造工程展開：

2023年5月

預計竣工：

2029年12月

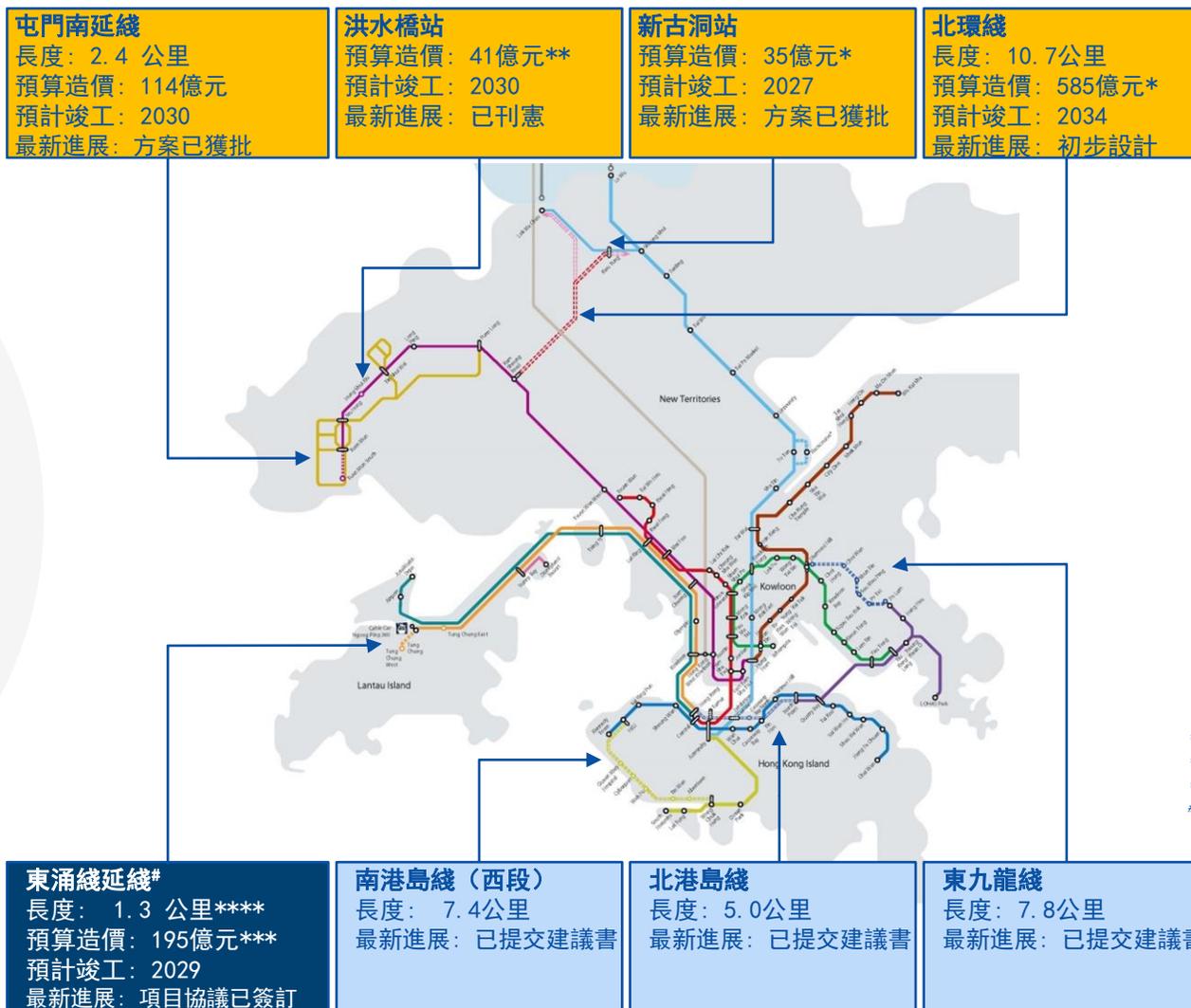
預算造價：

港幣195 億元
(2020年12月造價)



東涌西站

《鐵路發展策略2014》的新鐵路項目



進展

- 與政府簽訂東涌綫延綫的項目協議
- 屯門南延綫及新古洞站獲批

挑戰

- 獲得足夠的勞動力
- 工程只能在晚上非行車時間進行

* 預算造價為2015年12月的價格
 ** 預算造價為2018年12月的價格
 *** 預算造價為2020年12月的價格
 # 不包括機場鐵路掉頭隧道延展段

來源：港鐵公司 / 立法會文件

北部都會區/RMR2030+

北部都會區



來源: www.policyaddress.gov.hk

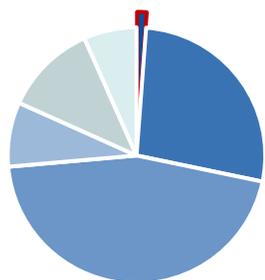
跨越2030年的鐵路及主要幹道 (RMR2030+)



來源: rmr2030plus.hk

- 歡迎「北部都會區」以及「RMR2030+」中的3個策略性鐵路項目
- 為東鐵綫上擬建的新科學園 / 白石角站進行建造研究

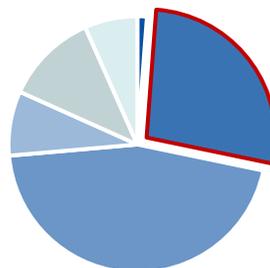
香港客運服務



2022 EBIT
\$4,733百萬港元虧損, 按年 -11.1%
(2021: \$4,262百萬港元虧損)

車務營運

- 受惠於屯馬綫全綫及東鐵綫過海段通車，市場的整體佔有率有所上升
- 三列全新八卡列車 (Q車) 已投入服務
- 信號系統更換工程於2022年繼續進行



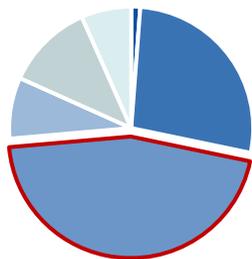
2022 EBIT
\$2,270百萬港元, 按年 -8.8%
(2021: \$2,488百萬港元)

車站商務

- 為中小型租戶繼續提供靈活及 / 或短期的租約
- 透過MTR Mobile 應用程式及「MTR 分」獎賞計劃舉辦多項推廣活動
- 繼續轉型至數碼廣告平台



物業租賃及管理

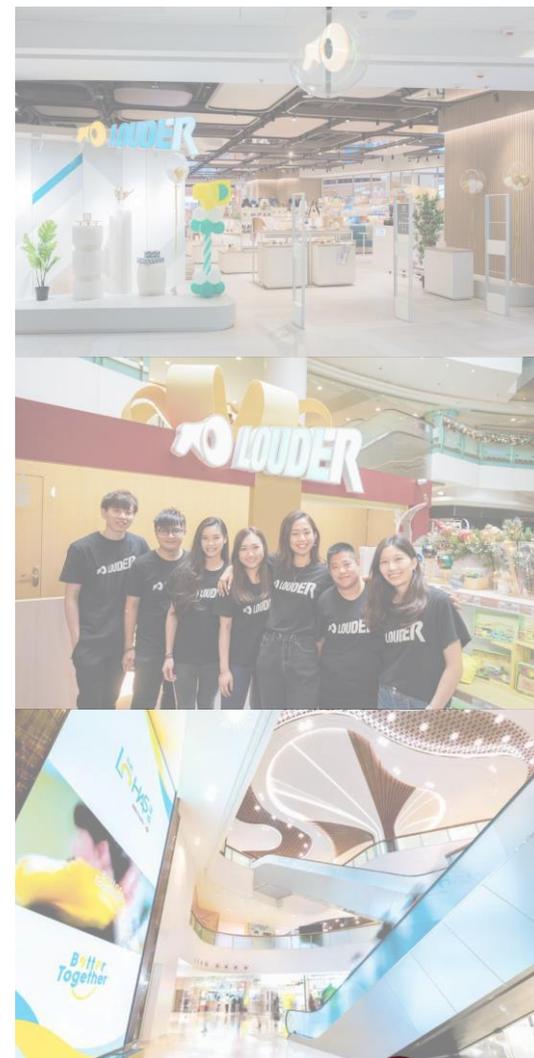


2022 EBIT

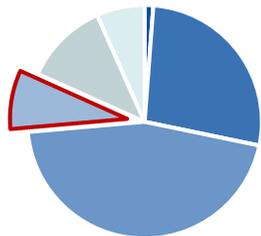
\$3,800百萬港元，按年 -6.1% YoY
(2021: \$4,048百萬港元)

租金收入

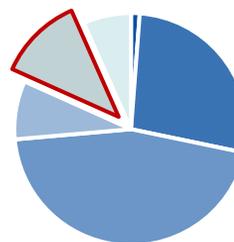
- 發動策略性的推廣攻勢，以吸引特定的顧客群
- 推出全新零售品牌「LOUDER」，幫助本地小型品牌加強發揮線上與綫下結合的優勢，開拓業務
- 「The Wai圍方」商場的裝修工程及預租活動進展理想，為預計於2023年夏季開業作好準備
- 「THE SOUTHSIDE」現正進行預租，預計於2023年第四季開業。



中國內地及國際業務



2022 EBIT*#
\$682百萬港元，按年 -24.8%
 (2021: \$895百萬港元)



2022 EBIT*
\$975百萬港元，按年 +110.6%
 (2021: \$463百萬港元)

中國內地及澳門

國際

- 受疫情不利影響
- 北京地鐵十六號綫南段於2022年12月31日投入服務，預計於2023年全綫通車
- 深圳地鐵十三號綫繼續施工，該鐵路線預計於2024年投入服務
- 深圳地鐵四號綫減值撥備9.62億港元

- (英國) 伊利沙伯綫的中央營運段於2022年5月通車
- (瑞典) 受到營運人員短缺及維修問題所影響
- (澳洲) 墨爾本都市鐵路及悉尼地鐵西北綫的營運達致穩定的營運表現



* 附屬公司EBIT和應佔聯營公司及合營公司利潤（經常性業務）
 # 不包括對中國內地深圳地鐵四號綫所作的9.62億港元減值虧損

香港物業發展

2022 除稅前利潤 : \$11,589百萬港元, 按年 +4.4% (2021: \$11,097百萬港元)
2022 除稅後利潤 : \$10,413百萬港元, 按年 +12.2% (2021: \$9,277百萬港元)

物業銷售

- 利潤主要來自「LP10」、「晉環」及「揚海」
- 「凱柏峰I」及「凱柏峰II」分別於2022年6月及7月推出預售
- 已取得「瑜一 (IN ONE)」(何文田站第二期) 第1A及1B期和「港島南岸」第四期的第4A及4B期的預售樓花同意書



MTR Corporation Limited 香港鐵路有限公司

項目招標

- 已批出百勝角通風樓及東涌牽引配電站物業發展項目



ESG – 環境

科學基礎減碳目標 + 2050年之前實現碳中和

- 公司承諾為香港鐵路及物業業務訂立2030年科學基礎減碳目標，務求在2050年實現碳中和
- 我們已將2030年的目標提交至科學基礎目標倡議組織進行確認，涵蓋範疇1、2 和3 的溫室氣體排放量，並會透過實行具能源效益的措施再配合潔淨能源，以及採用環保及低碳建築設計等措施達至減碳目標

綠化資產

- 共安裝了154部能源效益更高的新空調冷卻裝置，令置身車站的乘客更感舒適，每年亦可減少約15,000公噸二氧化碳排放
- 將於2023 年至2026年間進行新一輪的更換工程，更換另外31部空調冷卻裝置。

ESG – 社會

社會共融

- 我們為集體運輸業的領導者。在2022年，我們推廣共享理念及配合市民出行的基本需要
- 推出新應用程式「關愛共乘」，配備協助長者及有特殊需要的乘客的功能
- 在學校及長者活動中心舉辦一系列介紹港鐵營運及鐵路安全的講座，以及特地舉辦了無障礙藝術鑒賞的活動

發展及機遇

- 為我們的職員投放大量資源舉辦全面的培訓課程
- 「‘Train’ 出光輝每一程」透過一系列的探訪和活動，為中學生提供職業及生涯規劃意見，及港鐵工作分享
- 與香港科技園及香港數碼港合作，探索創新技術、數據協作乃至科技企業或初創公司的投資機會

ESG – 管治

- 實施新的委員會架構，以優化董事局的決策流程，並推進公司企業策略所訂立的管治目標
- 重組包括成立財務及投資委員會和科技顧問小組，將原審計委員會和風險委員會合併為審核及風險委員會，並修訂所有董事會委員會的職權範圍
- 作為公司多元化承諾的一部分，董事會承諾，董事會中女性成員的比率為20%，目標是2025年女性成員比例達到25%
- 為支持公司的整體 ESG 承諾，建立了新的 ESG 投資框架，確保有足夠的資金可用並可以適當分配
- 「三道防綫」模式，貫徹了國際最佳實務，優化管治及風險管理，包括識別及解決未緩解的重大風險

深圳地鐵四號綫減值

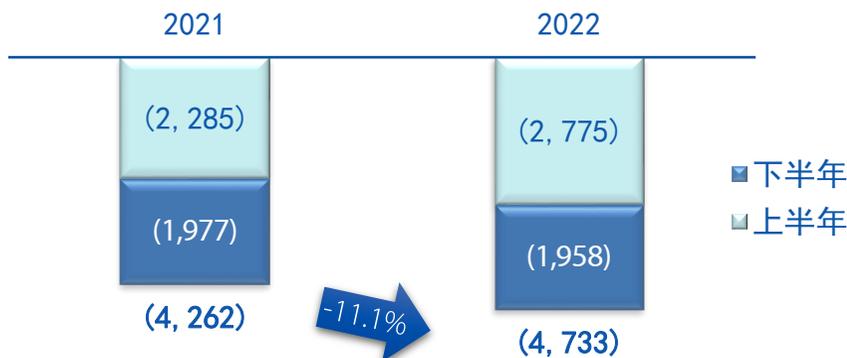
- 2020年7月，深圳市政府發佈《深圳市軌道交通票價定價辦法》，並擬於2021年1月1日開始生效。該辦法預期可確立票價制定機制及定價程序
- 港鐵軌道交通（深圳）有限公司自2010年開始營運深圳地鐵四號綫以來，截至2022年12月31日，車費一直未有調高，而營運開支持續增加。正如已披露多年，倘若適當的車費增加及調整機制未能早日實施，深圳地鐵四號綫的長遠財務可行性將會受到影響
- 由於預計票價制定機制及定價程序將需較長時間才能實施，而低乘客量亦將會維持一段時間，本集團於2022年6月30日，為深圳地鐵四號綫進行減值評估測試。於2022年6月30日，深圳地鐵四號綫的帳面價值為45.89億港元，而相應的可收回金額為36.27億港元。因此，在截至2022年6月30日止六個月內的綜合損益表中，已就深圳地鐵四號綫的服務經營權資產作出了9.62億港元的減值撥備用作減值評估時的可收回金額乃根據涵蓋剩餘服務經營權期間的使用價值計算而釐定。在估計深圳地鐵四號綫的使用價值時，採用之估計稅前貼現率為9.2%。
- 依據本集團於2022年12月31日作出的檢討，並沒有需要於2022年12月31日確認進一步的減值虧損



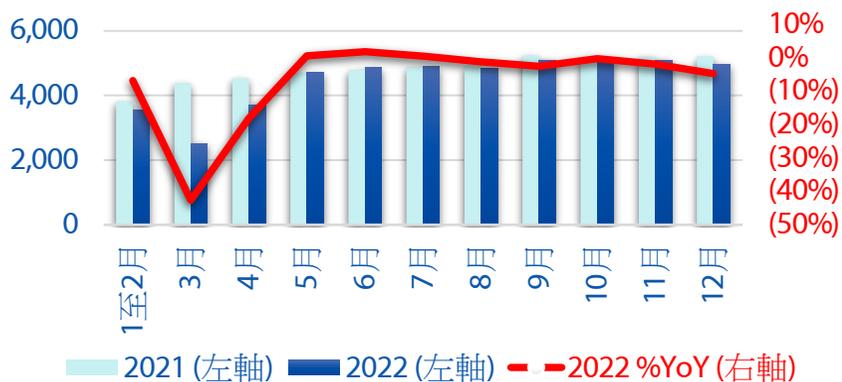
財務業績

香港車務營運

EBIT (百萬港元)



周日平均乘客量 ('000)



2022

- 2022年年初在第五波新冠疫情肆虐令乘客量下降，並於2022年下半年出現逐漸復甦
- 周日平均乘客量按年減少6.3%至445萬人次
- 營運開支因員工薪酬及電費有所上升，加上東鐵綫過海段通車導致折舊增加

票價調整、推廣及優惠

- 2022/23年度凍結票價，而按票價調整機制的整體調整幅度0.5% 將順延至2023/24年度執行
- 3.8%的特別車費回贈優惠延長至2023年1月31日
- 下一次票價調整機制檢討預計於今年下半年展開，預計將於2023年上半年完成。檢討後的票價調整機制將於2023年6月生效

香港車站商務

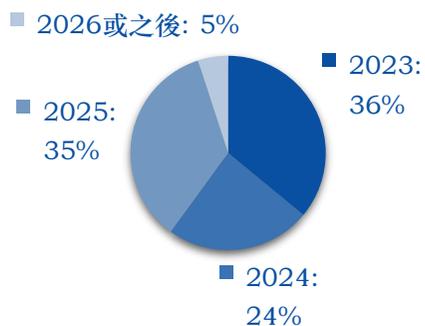
EBIT (百萬港元)



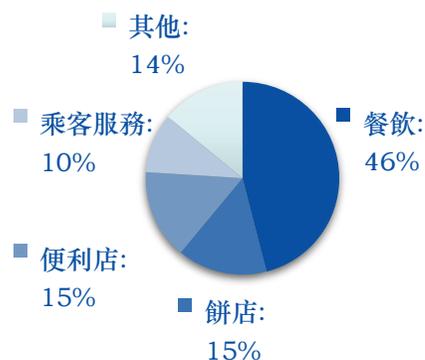
2022

- 自2020年2月起一直受到疫情的影響，來自免稅店的收入因過境車站關閉而中斷
- 廣告收入較2021年減少。隨著第五波疫情緩和，消費開支在下半年有所回升
- 來自車站零售設施收入減少，主要由於續租和新訂租金下跌
- 車站商店平均出租率約為97.3%
- 車站商店續租和新訂租金錄得約 14.6%的跌幅

按出租面積的租約到期概況*



按出租面積的租戶組合**



* 車站商店及免稅店

** 車站商店，不包括免稅店

香港物業租賃及管理業務

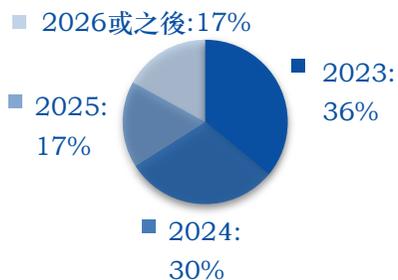
EBIT (百萬港元)



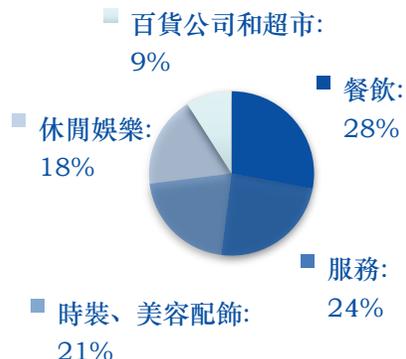
2022

- 主要由於疫情壓抑商場客流及新訂租金，令租金收入受影響
- 透過MTR Mobile應用程式及針對性的營銷活動，發動策略性的推廣攻勢，以吸引特定的顧客群
- 推出全新零售品牌「LOUDER」，幫助本地小型品牌加強發揮綫上與綫下結合的優勢，開拓業務
- 港鐵商場續租和新訂租金錄得9.0%的跌幅，而平均出租率為99%
- 「國際金融中心二期」寫字樓錄得94%的平均出租率

按出租面的租約到期概況*



按出租面積的租戶組合*



* 商場

中國內地和國際業務

中國內地和澳門EBIT* (百萬港元)



國際EBIT* (百萬港元)



2022

- 港鐵的中國內地及國際業務透過各附屬公司及聯營公司，為香港以外地區約17.7億乘客人次提供服務
- 中國內地及澳門：上半年疫情帶來不利影響
- 在杭州，杭州地鐵一號綫在過往數年大部份時間因乘客量增長緩慢而錄得虧損。若低乘客量繼續維持一段時間，杭州地鐵一號綫的長遠財務可行性將會受到影響
- 英國：根據合約，英國運輸局承擔所有收入風險及絕大部分成本風險
- 瑞典：Mälartåg 和 Stockholms pendeltåg 營運表現均受到營運人員短缺及維修問題所影響
- 澳洲：墨爾本客運業務以及悉尼地鐵城市及西南綫項目的表現有所改善

* 附屬公司EBIT和應佔聯營公司及合營公司利潤（經常性業務）
不包括對中國內地深圳地鐵四號綫所作的9.62億港元減值虧損

香港物業發展

香港物業發展除稅後淨利潤
(百萬港元)



主要物業項目入賬利潤	樓面面積 (平方米)	單位數目
LP10 (「日出康城」第十期)	75,400	893
晉環 (「港島南岸」第一期)	53,600	800
揚海 (「港島南岸」第二期)	45,800	600

已批出物業發展項目	樓面面積 (平方米)	單位數目
百勝角通風樓物	27,000	550
東涌牽引配電站	87,300	1,600

1. 該金額已從2021年中期業績所披露的金額調整，以符合本期之呈列方式

2022

- 物業發展利潤主要來自「LP10」、「晉環」及「揚海」
- 「凱柏峰I&II」分別於2022年6月及7月推出預售
- 已批出百勝角通風樓和東涌牽引配電站物業發展項目
- 2023年2月，小蠔灣項目第一期收到的標書文件均沒有被接納。視乎市場情況，項目會適時重新招標

物業發展項目推售	推售日期	已售出單位 (截至2022年12月底)
揚海 (「港島南岸」第二期)	2021年9月	600個單位已售出83%
柏傲莊 (大圍站)	2020年10月- 2021年6月	3,090個單位已售出98% (截至2021年7月)
晉環 (「港島南岸」第一期)	2021年5月	800個單位已售出78%
LP10 (「日出康城」第十期)	2021年1月	893個單位已售出89%
凱柏峰I (「日出康城」第十一期)	2022年6月	592個單位已售出79%
凱柏峰II (「日出康城」第十一期)	2022年7月	644個單位已售出22%

財務摘要

2022年 (百萬港元)	經常性業務		
	香港 ⁽¹⁾	香港以外 ⁽¹⁾	總額
經常性業務收入	21,623	26,016	47,639
變動 (按年百分比)	(0.8%)	3.9%	1.7%
經常性業務利潤 / (虧損) ⁽²⁾	384	(227)	157
變動 (按年百分比)	(60.8%)	n/m	(91.3%)

(百萬港元)	2022年	利好 / (不利) 按年百分比
經常性業務利潤 ⁽²⁾	157	(91.3%)
物業發展利潤 (除稅後)		
香港	10,413	12.2%
香港以外	67	1.5%
小計	10,480	12.2%
基本業務利潤 ⁽²⁾	10,637	(4.6%)
投資物業公允價值計量虧損 (除稅後) ⁽³⁾	(810)	49.3%
公司股東應佔淨利潤 ⁽²⁾	9,827	2.9%
每股盈利 (港元)	1.59	2.6%
來自基本業務每股盈利 (港元)	1.72	(4.4%)
全年每股普通股息 (港元)	1.31	3.1%

註:

- 香港經常性業務利潤/(虧損)包括香港車務營運、香港車站商務、香港物業租賃及管理、其他業務 (主要包括投資於八達通控股有限公司、昂坪360及顧問業務) 和項目研究及業務發展開支; 香港以外經常性業務利潤/(虧損)包括業務發展開支
- 已扣除非控股權益 (2022年: 3.14億港元利潤; 2021年: 1.27億港元利潤)
- 投資物業公允價值計量虧損包括(i) 投資物業的公允價值重新計量, (ii) 初始確認來自物業發展的投資物業之公允價值計量, 以及(iii) 相關所得稅

n/m: 並無意義

基本業務分類利潤／(虧損)

	2022年	2021年	利好 / (不利) 變動	
				%
經常性EBIT (百萬港元)				
EBIT⁽¹⁾				
– 香港車務營運 ⁽²⁾	(4,733)	(4,262)	(471)	(11.1)
– 香港車站商務 ⁽²⁾	2,270	2,488	(218)	(8.8)
– 香港客運服務總計 ⁽²⁾	(2,463)	(1,774)	(689)	(38.8)
– 香港物業租賃及管理業務 ⁽²⁾	3,800	4,048	(248)	(6.1)
– 中國內地及國際鐵路、物業租賃及管理業務附屬公司 ⁽³⁾	962	622	340	54.7
– 其他業務、以及項目研究及業務發展開支 ⁽⁴⁾	(539)	(567)	28	4.9
應佔聯營公司及合營公司利潤	1,095	968	127	13.1
總經常性EBIT (減值虧損前)	2,855	3,297	(442)	(13.4)
深圳地鐵四號綫的減值虧損	(962)	–	(962)	n/m
總經常性EBIT (減值虧損後)	1,893	3,297	(1,404)	(42.6)
利息及財務開支	(1,061)	(1,045)	(16)	(1.5)
所得稅	(361)	(317)	(44)	(13.9)
非控股權益	(314)	(127)	(187)	(147.2)
經常性業務利潤	157	1,808	(1,651)	(91.3)
物業發展利潤 (除稅後)	10,480	9,343	1,137	12.2
基本業務利潤	10,637	11,151	(514)	(4.6)

註:

1. 上述EBIT為扣除利息、財務開支、及稅項前利潤／(虧損)，不包括「應佔聯營公司及合營公司利潤」及「深圳地鐵四號綫的減值虧損」

2. 已扣除折舊、攤銷及每年向九鐵公司支付的非定額付款

3. 已扣除折舊和攤銷但減值虧損前

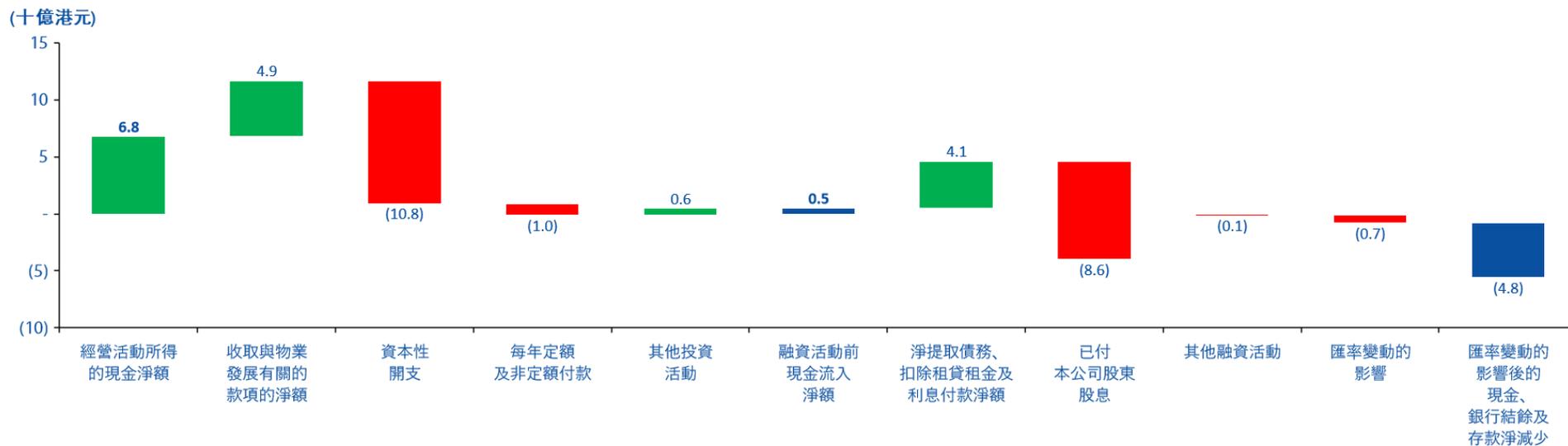
4. 包括顧問業務、昂坪360、香港特區政府的項目管理

n/m: 並無意義

綜合財務狀況

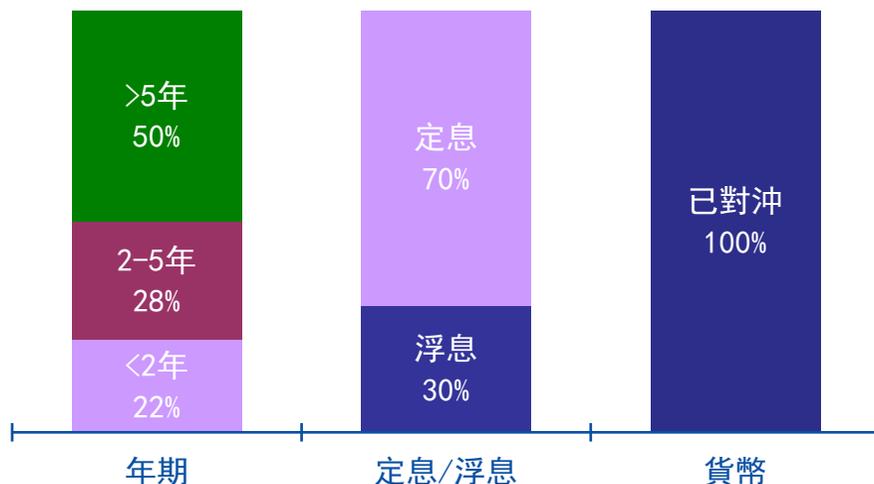
(百萬港元)	2022年12月31日	2021年12月31日	增加 / (減少)	
				%
資產				
固定資產				
投資物業	91,671	84,801	6,870	8.1
其他物業、機器及設備	102,297	101,517	780	0.8
服務經營權資產	35,523	34,714	809	2.3
	<u>229,491</u>	<u>221,032</u>	8,459	3.8
發展中物業	41,269	11,215	30,054	268.0
聯營公司及合營公司權益	12,338	12,442	(104)	(0.8)
應收帳項及其他應收款項	13,889	14,797	(908)	(6.1)
現金、銀行結餘及存款	16,134	20,970	(4,836)	(23.1)
其他	13,960	11,626	2,334	20.1
總資產	<u>327,081</u>	<u>292,082</u>	34,999	12.0
負債				
貸款及其他債務總額	47,846	43,752	4,094	9.4
應付帳項及其他負債	74,481	43,644	30,837	70.7
服務經營權負債	10,142	10,231	(89)	(0.9)
遞延稅項負債	14,700	14,418	282	2.0
總負債	<u>147,169</u>	<u>112,045</u>	35,124	31.3
總權益	<u>179,912</u>	<u>180,037</u>	(125)	(0.1)

截至2022年12月31日止年度的綜合現金流量



財務及信貸比率

公司債務結構 (2022年12月31日) ⁽¹⁾



集團綜合債務總額 ⁽²⁾ :

478.46億港元

(2021年12月31日為437.52億港元)

帶息借貸的平均借貸成本:

2.5% (按年增加 0.3%個百分點)

經常性業務之利息及財務開支:

10.61億港元 (按年增加 1.5%)

淨負債權益比率 ⁽³⁾	2022年12月31日	2021年12月31日
	23.3%	18.1%
利息保障 ⁽⁴⁾	2022	2021
	14.2x	14.4x
信貸評級, 長期評級 (評級機構)	AA+ / Aa3 / AA+ (標準普爾 / 穆迪 / 評級投資中心)	

註:

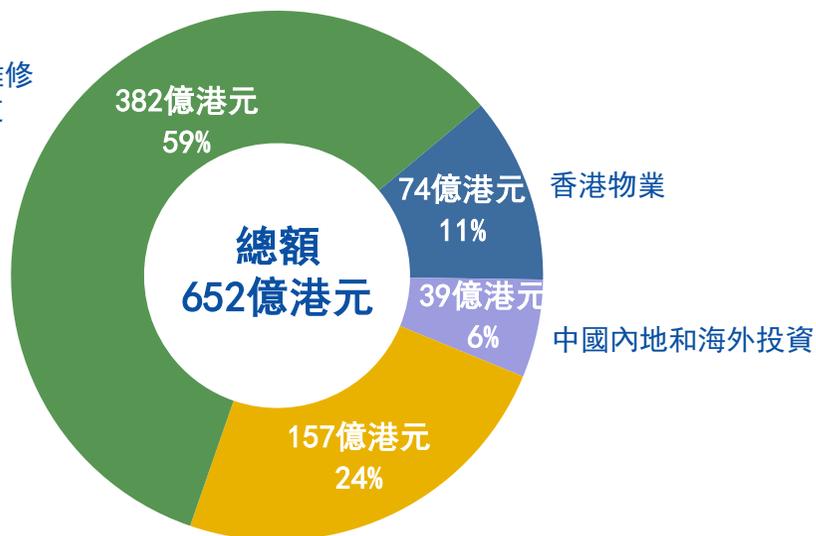
1. 不包括中國內地及海外附屬公司的債務
2. 不包括服務經營權負債
3. 計入來自租賃負債、服務經營權負債及非控股權益持有者貸款作為債務的一部份
4. 未計投資物業公允價值計量、折舊、攤銷、減值虧損、每年非定額付款、應佔聯營公司及合營公司利潤前經營利潤, 除以利息及財務開支總額 (未扣除資本化利息, 及深圳地鐵四號綫營運之政府資助)

資本性開支及投資



2023-2025

香港鐵路維修
資本性開支



香港新鐵路項目*

* 包括未簽訂項目之香港新鐵路項目的規劃和設計工作資本開支，但不包括相關工程資本開支；相關開支視乎簽訂項目協議而定

預計開支 (億港元)：

2023	:	202
2024	:	242
2025	:	208
總額	:	652



展望

展望

香港經常性業務

- 國際旅客入境香港的限制已經放寬，而在2023年2月，香港與中國內地之間的過境客運已全面恢復運作
- 當前全球經濟仍未明朗、通脹趨升、利率上調及地緣政局緊張加劇，短期前景的預期仍須調降

物業發展業務

- 視乎施工及售樓進度，會為「日出康城」第十一期、「港島南岸」第四期以及何文田站第二期項目的物業發展利潤初步入帳，並為分攤資產「THE SOUTHSIDE」商場的公允價值計量利潤入帳
- 視乎市場情況而定，預期在未來12個月左右為小蠔灣項目第一期和第二期以及東涌東站第一期進行招標

新項目*

- 繼續推動《鐵路發展策略2014》多個項目
- 發展《北部都會區發展策略》中項目的機遇，及加強香港與珠三角和大灣區的聯繫

香港以外的業務

- 繼續在中國內地及海外市場發掘其他鐵路和物業發展機遇

* 視乎簽訂項目協議



附錄

綜合現金流量

	2022年	2021年	利好 / (不利) 變動	
(百萬港元)				%
經營活動所得的現金淨額	6,757	7,472	(715)	(9.6)
收取與物業發展有關的淨額	4,917	16,642	(11,725)	(70.5)
資本性開支	(10,808)	(7,785)	(3,023)	(38.8)
每年定額及非定額付款	(1,010)	(988)	(22)	(2.2)
其他投資活動	589	(704)	1,293	n/m
融資活動前現金流入淨額	445	14,637	(14,192)	(97.0)
淨債務提取/(償還)、租賃租金及利息付款淨額	4,100	(7,317)	11,417	n/m
已付本公司股東股息	(8,562)	(7,165)	(1,397)	(19.5)
其他融資活動	(109)	(49)	(60)	(122.4)
匯率變動的影響	(710)	(42)	(668)	n/m
現金、銀行結餘及存款淨(減少) / 增加	(4,836)	64	(4,900)	n/m

n/m: 並無意義

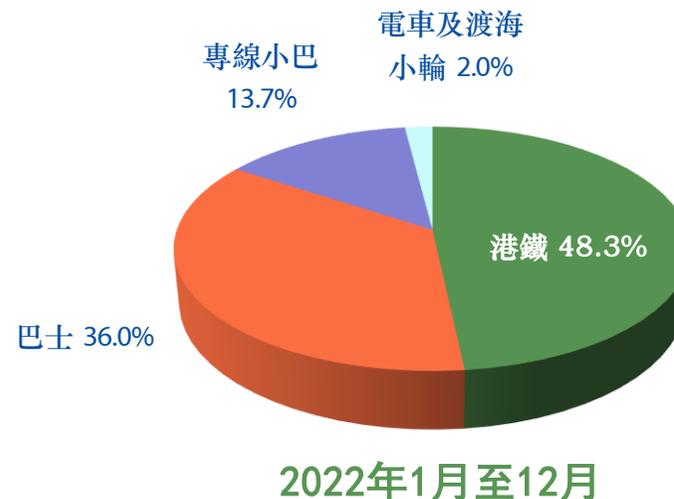
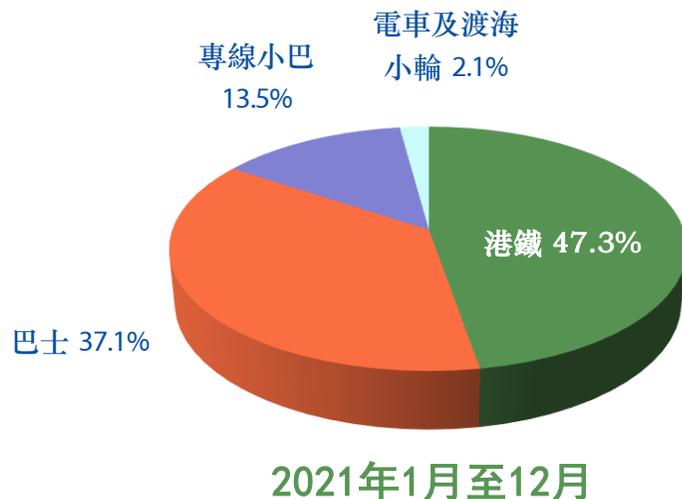
香港車務營運

	2022年	2021年	利好 / (不利) 變動 (%)
乘客量 (百萬計)			
- 本地鐵路服務	1,334.6	1,421.7	(6.1)
- 過境服務	0.4	0.5	(11.7)
- 高速鐵路 (香港段)	-	-	n/m
- 機場快綫	3.1	2.2	44.2
- 輕鐵及巴士	180.0	191.9	(6.3)
- 城際客運	-	-	n/m
總數	1,518.1	1,616.3	(6.1)
平均車費 (港元)			
- 本地鐵路服務	8.06	7.64	5.5
- 過境服務	9.55	9.85	(3.1)
- 高速鐵路 (香港段)	-	-	n/m
- 機場快綫	41.27	41.27	-
損益 (百萬港元)			
- 本地鐵路服務	11,245	11,067	1.6
- 過境服務	4	5	(20.0)
- 高速鐵路 (香港段)	1,401	1,363	2.8
- 機場快綫	128	89	43.8
- 輕鐵及巴士	561	583	(3.8)
- 城際客運	-	-	n/m
- 其他	65	70	(7.1)
總收入	13,404	13,177	1.7
員工薪酬及有關費用	(6,341)	(6,155)	(3.0)
保養及相關工程	(2,221)	(2,339)	5.0
水電費用	(1,991)	(1,801)	(10.5)
一般及行政開支	(878)	(838)	(4.8)
耗用的存料與備料	(636)	(588)	(8.2)
鐵路配套服務	(186)	(244)	23.8
政府地租及差餉	(155)	(156)	0.6
其他費用	(305)	(222)	(37.4)
EBITDA	691	834	(17.1)
折舊及攤銷	(5,151)	(4,882)	(5.5)
每年非定額付款	(273)	(214)	(27.6)
EBIT	(4,733)	(4,262)	(11.1)
EBITDA 邊際比率 (%)	5.2%	6.3%	(1.1) 個百分點
EBIT 邊際比率 (%)	(35.3)%	(32.3)%	(3.0) 個百分點

n/m: 並無意義

香港車務營運：市場佔有率

香港專營公共交通工具



資料來源：運輸署 / 入境事務處 / 香港機場管理局

1. 根據香港機場管理局公布的航空旅客總數，計算出當中使用機場快綫的乘客比例
2. 期內過境服務及高速鐵路(香港段)暫停

香港車站商務

香港車站商務 (百萬港元)	2022年	2021年	利好 / (不利) 變動 (%)
- 車站零售設施收入	1,544	1,594	(3.1)
- 廣告收入	836	894	(6.5)
- 電訊業務收入	616	631	(2.4)
- 其他車站商務收入	81	89	(9.0)
總收入	3,077	3,208	(4.1)
營運開支	(522)	(480)	(8.8)
EBITDA	2,555	2,728	(6.3)
折舊及攤銷	(237)	(195)	(21.5)
每年非定額付款	(48)	(45)	(6.7)
EBIT	2,270	2,488	(8.8)
EBITDA 邊際比率 (%)	83.0%	85.0%	(2.0) 個百分點
EBIT 邊際比率 (%)	73.8%	77.6%	(3.8) 個百分點
平均出租率 (%，車站商店)	97.3%	98.0%	(0.7) 個百分點
新訂租金幅度 (%，車站商店)	(14.6)%	(17.0)%	(2.4) 個百分點

註：在新型冠狀病毒疫情下向受車站關閉及口岸關閉後跨境鐵路服務停運所影響的租戶以及向其他車站商店租戶提供租金寬減。

香港物業租賃、及管理及香港物業發展

香港物業租賃及管理 (百萬港元)	2022年	2021年	利好 / (不利) 變動 (%)
- 物業租賃	4,525	4,787	(5.5)
- 物業管理	254	249	2.0
總收入	4,779	5,036	(5.1)
營運開支	(964)	(970)	0.6
EBITDA	3,815	4,066	(6.2)
折舊及攤銷	(13)	(17)	23.5
每年非定額付款	(2)	(1)	(100.0)
EBIT	3,800	4,048	(6.1)
EBITDA 邊際比率 (%)	79.8%	80.7%	(0.9) 個百分點
EBIT 邊際比率 (%)	79.5%	80.4%	(0.9) 個百分點
平均出租率 (%，商場)	99.0%	98.0%	+1.0 個百分點
平均出租率 (%，國際金融中心二期)	94.0%	98.0%	(4.0) 個百分點
新訂租金 (%，商場)	(9.0)%	(8.6)%	(0.4) 個百分點

香港物業發展 (百萬港元)	2022年	2021年	利好 / (不利) 變動 (%)
- 分佔物業發展所得的盈餘及未出售物業的權益	11,473	11,048	3.8
- 西鐵物業發展的代理費及其他收入	128	67	91.0
- 其他費用及雜項研究	(12)	(18)	33.3
香港物業發展利潤 (除稅前)	11,589	11,097	4.4
香港物業發展利潤 (除稅後)	10,413	9,277	12.2

註：在疫情期間向租戶提供紓困措施。我們按租戶的個別情況給予租金寬減，並優先考慮中小型租戶
2022年香港物業發展利潤，主要來自「LP10」、「晉環」及「揚海」

n/m: 並無意義

中國內地及國際業務

(百萬港元)

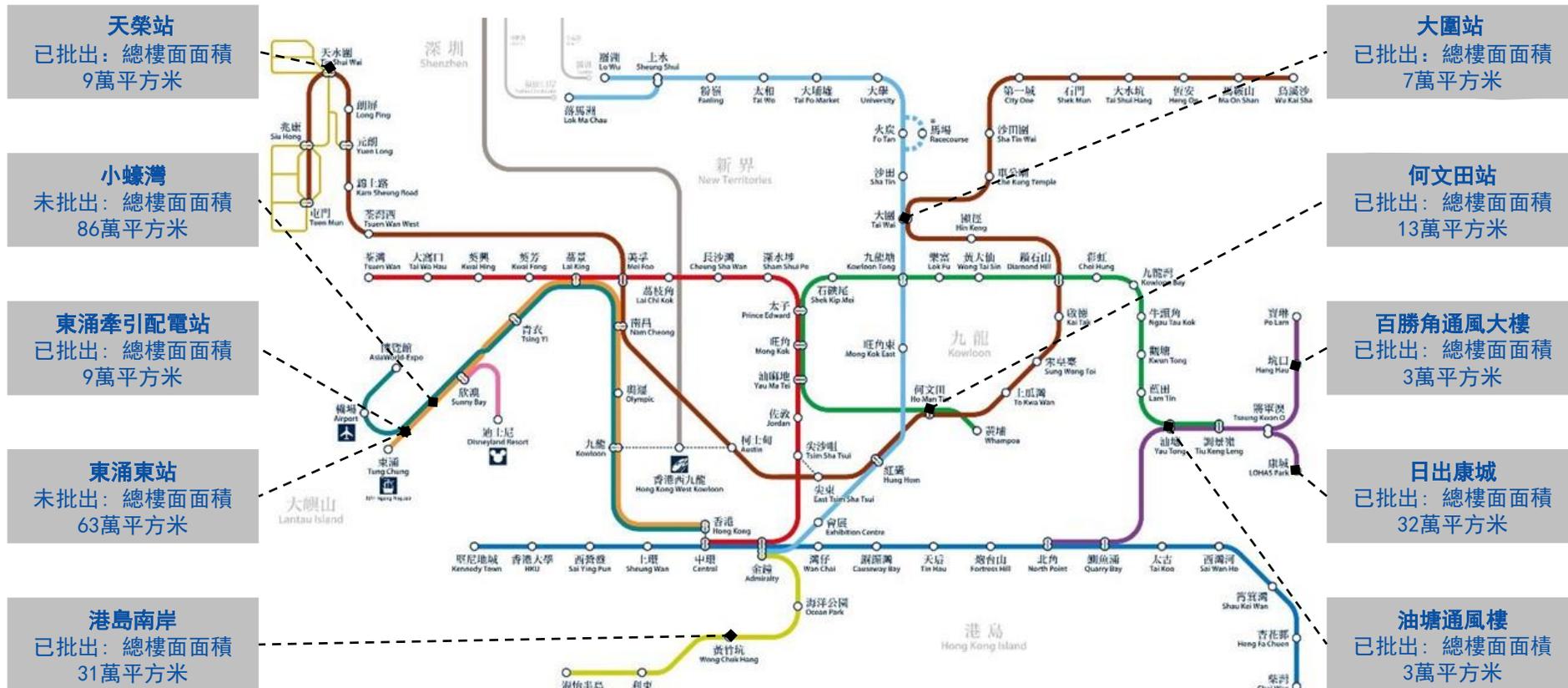
	2022年	2021年	利好 / (不利) 變動 (%)
附屬公司經常性業務			
總收入	26,016	25,045	3.9
- 墨爾本都市鐵路	997	332	200.3
- 悉尼地鐵西北綫	30	41	(26.8)
- 悉尼地鐵城市及西南綫	135	15	800.0
- Nordic Group	(75)	164	n/m
- 倫敦伊利沙伯綫	73	122	(40.2)
- 深圳地鐵四號綫	(24)	61	n/m
- 其他	129	155	(16.8)
EBITDA	1,265	890	42.1
折舊及攤銷	(303)	(268)	(13.1)
EBIT*	962	622	54.7
EBITDA 邊際比率 (%)	4.9%	3.6%	+1.3個百分點
EBIT 邊際比率 (%)	3.7%	2.5%	+1.2個百分點
經常性業務利潤*	295	312	(5.4)
聯營公司及合營公司			
應佔利潤	695	736	(5.6)
公司股東應佔期內利潤/(虧損)			
來自經常性業務 (扣除業務發展開支及減值虧損前)	990	1,048	(5.5)
業務發展開支	(255)	(219)	(16.4)
來自經常性業務 (扣除業務發展開支後但減值虧損前)	735	829	(11.3)
深圳地鐵四號綫減值虧損	(962)	-	n/m
來自經常性業務 (扣除業務發展開支及減值虧損後)	(227)	829	n/m
來自中國內地物業發展	67	66	1.5
來自基本業務	(160)	895	n/m

* 不包括2022年上半年對中國內地深圳地鐵四號綫所作出的9.62億港元減值虧損

註: 乘客人數受到新冠病毒疫情影響, 但乘客量減少對集團財務表現的影響並不相同, 程度視乎不同業務合約所採用的經營模式而定

n/m: 並無意義

土地儲備



註：
 住宅總樓面面積：101萬平方米（已批出）；129萬平方米（未批出）
 商場總樓面面積：5萬平方米（已批出）；9萬平方米（未批出）
 寫字樓總樓面面積：11萬平方米（未批出）

香港物業發展

未入賬的港鐵發展項目：提供約17,000個住宅單位（總樓面面積：約101萬平方米）

序號	物業項目招標	批出日期	發展商	住宅總樓面 面積 (平方米)	單位數目	利潤模式			預計落成日期
						整筆過款項 前期和/或後期	分佔盈餘	物業攤分	
1	大圍站第三期	2014年10月	新世界	65,750	892		✓		2024
2	天榮站	2015年2月	新鴻基	91,051	1,918		✓		2024
3	何文田站第一期	2016年12月	鷹君	69,000	990	✓	✓		2024
4	油塘通風樓	2018年5月	信和置業及資本策略地產	30,225	792	✓	✓		2025
5	「港島南岸」第三期	2018年8月	長江	92,900	1,200	✓	✓	✓	2025
6	何文田站第二期	2018年10月	華懋	59,400	845	✓	✓		2024
7	「日出康城」第十一期	2019年4月	信和置業、嘉華及招商局	88,858	1,880	✓	✓		2025
8	「港島南岸」第四期	2019年10月	嘉里建設、太古地產及信和置業	59,300	800	✓	✓		2025
9	「日出康城」第十二期	2020年2月	會德豐	89,290	1,985	✓	✓		2026
10	「日出康城」第十三期	2020年10月	信和置業、嘉里建設、嘉華及招商局	143,694	2,550	✓	✓		2026
11	「港島南岸」第五期	2021年1月	新世界、帝國發展、資本策略地產及麗新發展	59,100	824	✓	✓		2026
12	「港島南岸」第六期	2021年4月	會德豐	46,800	615	✓	✓		2027
13	百勝角通風樓	2022年4月	新世界及招商局	27,000	550	✓	✓		2031
14	東涌牽引配電站	2022年7月	華懋	87,300	1,600	✓	✓		2031

註：不包括未批出之發展項目



港鐵公司

www.mtr.com.hk

investor@mtr.com.hk